

# 2011年度 鉄道安全報告書

## 2011年9月

 神戸新交通株式会社  
KOBE NEW TRANSIT CO.,LTD.

---

# 目 次

I. 利用者の皆さまへ	1
II. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方	2
1. 安全基本方針	2
2. 安全目標	2
III. 安全管理体制	3
1. 安全管理体制	3
2. 安全推進委員会	4
3. 安全推進実行委員会	4
4. 安全管理規程・安全推進委員会規程・安全推進実行委員会設置規程	5
5. 内部監査の実施	5
6. 緊急事態体制	5
7. 防災体制	6
IV. 神戸新交通の安全設備	
1. 線路構造	8
2. 自動列車制御装置	8
3. 運行管理システム	8
4. ホームドア	9
5. 監視カメラ	9
6. 非常停止ボタン	9
7. 連絡電話とインターホン	10
V. 安全管理の取り組み	10
1. 平成23年度安全重点施策	10

---

---

2. 社長・安全統括管理者等による現場査察	11
3. 社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会	11
4. ヒヤリハット申告制度	12
5. 安全ニュースの発行	12
6. 教育・訓練	12
7. 安全に関する現場等の取り組み	14
8. 安全啓発活動	14
9. アルコール検知器の活用について	14
10. 平成22年度の安全管理に関する主な活動	15
11. 運輸安全マネジメント評価	15
12. 運輸安全取組事例	15
<b>VI. 輸送の安全の実態</b>	16
1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害	16
<b>VII. 安全関連設備への投資実績</b>	17
1. 新型車両の導入	18
2. 運転状況記録装置の新設	18
<b>VIII. その他の取り組み</b>	18
1. 市民救命士講習	18
2. サービス介助士資格の取得	19
2. まちかど救急ステーション「AED（自動体外式除細動器）」	19
3. こども110番の駅	19
<b>IX. ご利用のお客さまへのご協力のお願い</b>	20
1. 不審物発見時のお願い	20
2. 駆け込み乗車防止のお願い	20
3. 戸袋詰め防止のお願い	20

---

---

4. 乗車マナーに関するお願い	20
5. オフピーク乗車にご協力ください	20
X. お客さま・地域の皆さまの声	21
XI. 安全報告書へのご意見募集	21

---

## I. 利用者の皆さまへ

このたびの東日本大震災において被災された皆さまに心からお見舞い申し上げます。被災地の一日も早い復興を心よりお祈り申し上げます。

当社は16年前の阪神淡路大震災により大きな被害を受け、7か月にわたって運休を余儀なくされ、皆様方には大変なご迷惑をおかけしました。このたびの東日本大震災の状況を把握するにつれ、「大丈夫という思い込み」から脱却した“日頃の備え”がいかに大切であるかということに再認識いたしました。

さて、運輸安全マネジメント制度の導入から5年が経過いたしました。その間、「お客さまを第一に、安全で快適な時間と空間を提供する」との企業理念のもと、輸送の安全確保に向けた取り組みを積極的に推進してまいりました。また、「お客さまの安全を最優先」する意識を徹底するとともに、安全管理規程に定めた安全方針に基づき、輸送の安全を確保するための安全管理体制を構築し、安全性の維持・向上に取り組んでまいりました。

ハード面では、ポートアイランド線2000形車両への更新や、六甲アイランド線の運転状況記録装置の新設、耐震補強工事、変電所更新工事など、車両・設備の安全性維持・向上に努めてまいりました。

ソフト面では、輸送の安全の確保に関する目標を定め、その取り組みを着実に実施するとともに、現場係員との懇談会を開催し、安全に対する意識、職場の問題点などの意見交換を積極的に行うなど、風通しの良い職場環境の構築に努めてまいりました。

今後も、「安全」を永遠のテーマとして、安全管理体制の一層の浸透・定着、また、ハード・ソフトを含めた安全対策を充実し、輸送の安全の確保に全力をあげて取り組んでまいります。

本報告書は、鉄道事業法第19条の4に基づき、当社の安全確保に向けた取り組み等を皆さまにご理解いただくために作成したものです。ご一読いただき、ご意見やご感想をお聞かせいただきますよう、お願い申し上げます。

### 企業理念

私たちは、お客さまを第一に  
常に新しい価値の創造にチャレンジし  
安全で快適な時間と空間を提供し  
地域とともに歩みます



神戸新交通株式会社  
代表取締役社長

佐 保 千 載

## Ⅱ. 輸送の安全確保に関する基本的な考え方

### 1. 安全基本方針

当社では、鉄道事業法の改正に伴い、安全管理の体制、方法等を定めた安全管理規程を作成し、国へ届出を行いました。この安全管理規程におきまして、「安全に関する基本的な方針」を掲げ、社長、役員及び社員等の安全に係る行動規範を次のとおり定めました。

- (1) 一致協力して輸送の安全の確保に努めます。
- (2) 輸送の安全に関する法令及び関連する規程をよく理解するとともに、これを遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
- (3) 常に輸送の安全に関する状況を理解するよう努めます。
- (4) 職務の実施にあたり、推測に頼らず確認の励行に努め、疑義のある時は、最も安全と思われる取り扱いを行います。
- (5) 事故、事故のおそれのある事態及び災害その他輸送の安全確保に支障を及ぼすおそれのある事態を発見したときは、最優先業務として人命救助、併発事故防止を全力で行います。
- (6) 情報は、漏れなく迅速、正確に伝え、透明性を確保します。
- (7) 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

### 2. 安全目標

過去 29 年間、責任事故皆無を続け、近畿運輸局から連続して表彰を受けています。今後とも、無事故運転を継続することはもちろんのこと、昨今、安全対策として注目されているヒューマンエラーによるインシデント（重大事故の可能性のある事態）の撲滅に向けた取り組みを強化してまいります。

具体的な安全に関する目標として、昨年度に引き続き『ヒューマンエラーによる輸送障害発生ゼロ件』を目指し、事故の防止に全力で取り組みます。

## 『ヒューマンエラーによる輸送障害発生ゼロ件』



【ポータライナー2000 形車両】



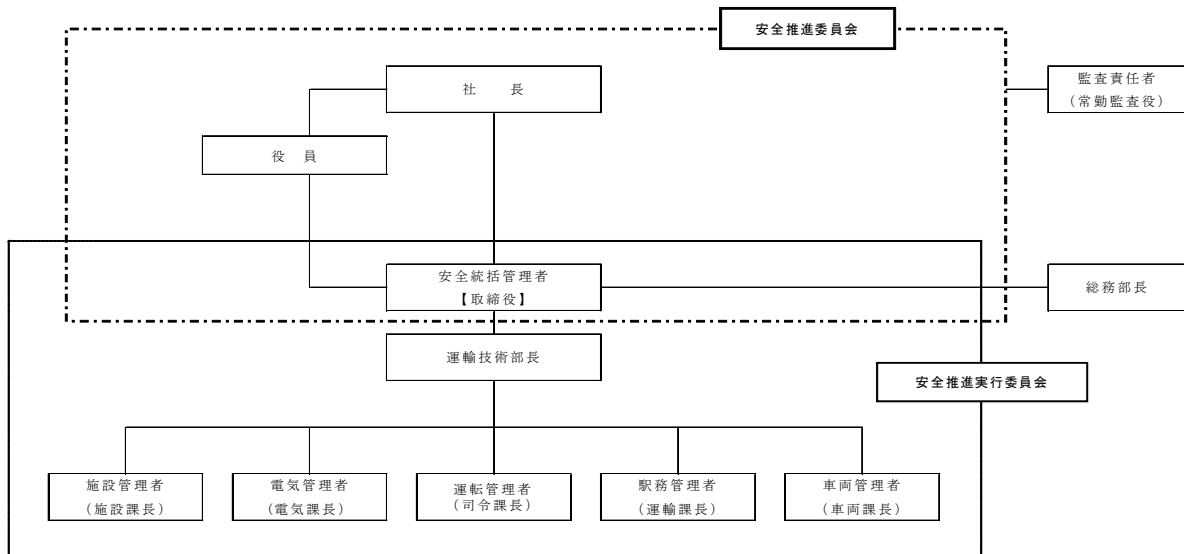
【六甲ライナー1000 形車両】

### Ⅲ. 安全管理体制

#### 1. 安全管理体制

社長をトップとする安全管理体制を構築しています。また、この体制の中で、安全統括管理者、運輸技術部長および各管理者が、それぞれの責務を明確にしたうえで、輸送の安全の確保のための役割を担っています。

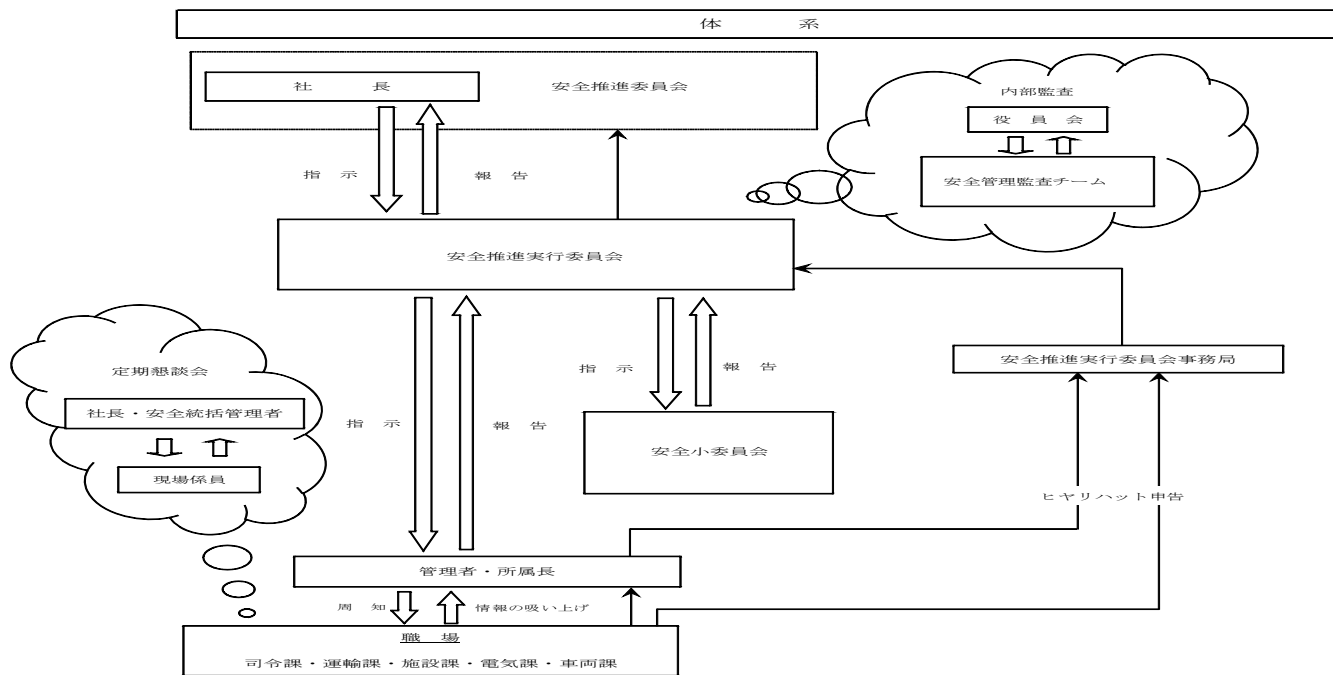
なお、安全管理体制を十分に機能させるため、以下の組織、制度を設けています。



#### 【責任者の主な責務】

責任者	主な責務
社長	輸送の安全の確保に関する最終的な責任者
安全統括管理者	安全確保を最優先とした輸送業務の実施及び各管理部門を統括管理する。全社員に安全教育を実施し安全第一の意識の徹底を図り、安全の確保に関して必要な意見を社長及び役員へ述べる。
運輸技術部長	安全統括管理者の監督の下、安全で安定した輸送の確保及び各管理部門を適切に管理する。安全の確保に関して必要な情報を各管理者に伝達、必要な情報を受ける。
運転管理者	運転関係の係員及び施設、車両を総合的に活用し、運行計画の設定及び変更、操縦員の育成・資質保持、車両の運用及び列車の運行管理など、運転に関する業務を管理する。
駅務管理者	駅舎の維持管理計画の作成、駅構内における安全の確保など、駅務に関する業務を管理する。
施設管理者	鉄道土木施設の維持管理計画の作成、鉄道土木施設の工事等における安全の確保、施設及び車両の構造・仕様と運転取扱いとの整合性の確保など、鉄道土木施設に関する業務を管理する。
電気管理者	鉄道電気施設の維持管理計画の作成、鉄道電気施設の工事等における安全の確保、施設及び車両の構造・仕様と運転取扱いとの整合性の確保など、鉄道電気施設に関する業務を管理する。
車両管理者	車両の維持管理計画の作成、車両の運用計画と運行計画との調整及び車両の構造・仕様及び鉄道施設と運転取扱いとの整合性の確保など、車両に関する業務を管理する。

神戸新交通株式会社 安全管理体制 【平成23年度】



## 2. 安全推進委員会

経営トップである社長が、輸送の安全の確保に関する体制が適切に管理運営されているかを定期的に確認するとともに、安全性の向上を図るための施策を推進するため、安全推進委員会を設置しています。同委員会は月に1回開催し、安全統括管理者及び各管理者から日々の安全に関する取り組み状況を報告するとともに、輸送の安全性向上に関する方針および施策の実施について意思決定を行っています。



【安全推進委員会風景】

## 3. 安全推進実行委員会

安全性向上施策の策定やその進捗状況の確認などを適時適切に行うため、安全統括管理者をトップとした安全推進実行委員会を設置しています。同委員会は月2回開催し、不安全事象の報告、意見交換、再発防止策などについて、活発な議論を行っています。また、この内容については、全社的に情報を共有するため、社長及び役員に報告するほか、各管理者等を通じて現場係員まで広く周知しています。



【安全推進実行委員会風景】



## 4. 安全管理規程・安全推進委員会規程・安全推進実行委員会設置規程

安全管理規程は、鉄道事業法第 18 条の 3 第 2 項の規定に基づき、輸送の安全を確保するために遵守すべき鉄道事業及び軌道事業の運営の方針、鉄道事業の実施及び管理の体制、方法を定めています。

安全推進委員会規程は、安全管理規程第 15 条に基づき設置する安全推進委員会のおこなう所掌事務及び組織に関し、必要な事項を定めています。

安全推進実行委員会設置規程は、安全管理規程に定める輸送の安全を確保するため、輸送業務の実施及び管理の方法を確認し、事故の再発防止対策等安全性の向上を図る施策を推進することを目的としています。



【安全管理規程】

【安全推進委員会規程】

## 5. 内部監査の実施

「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」に関連した取り組み状況等を確認するため、常勤監査役を中心とする安全管理監査チームは、安全管理規程第 16 条に規定する安全管理監査規程に基づき、安全管理監査を実施しています。経営トップによる輸送の安全の確保への関与状況を確認するため、社長、安全統括管理者へのインタビューを実施するとともに、ガイドライン項目における PDCA サイクルの機能状況を確認するため、書類・記録等の確認を実施しています。



【安全管理監査報告書】

## 6. 緊急事態体制

災害や重大事故等が発生した場合、最優先業務として併発事故防止、人命救助を最も安全と認められる方法により迅速に行い、その影響を最小限にとどめるとともに、安全かつ的確な方法により本線路の早期開通に努めるため、災害及び運転事故等対策要綱を定めています。

また、事故等発生時には初動対応が重要であることから、過去にあった輸送障害の経験を踏まえ、事故等の連絡を受けた社員が行動すべき内容を直ちに確認できるよう、社員対応マニュアルを整備しています。



【大規模訓練での対策本部風景】

当初マニュアルは、社員必携手帳として、1冊に集約したバイブルサイズのシステム手帳としていましたが、社員から携帯しにくいとの意見が多かったため、平成22年4月からカード版・PC版・モバイル版の3種類のマニュアルへ見直しを行いました。



【社員対応マニュアルPC版】



【社員対応マニュアルカード版】



【社員対応マニュアル携帯版】

## 7. 防災体制

沿線各所に風速計・地震計、駅構内には火災報知機を設置しています。また、それぞれの災害発生時におけるマニュアルを整備しており、防災体制を確立しています。

### (1) 暴風対策

一般鉄道に比べ、風の吹き上げを受けにくい桁・車両の構造となっていますが、台風など強風時には、沿線に設置した風速計により、風向・風速を迅速、的確に把握し、瞬間風速が 30m/s を超えるとき

には運転を一時見合わせるなど、当社基準に基づいて運転規制を行います。



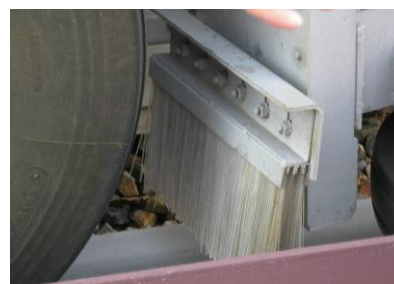
【司令所の風速表示計】



【風速計】

### (2) 凍結・雪害対策

ポータライナー・六甲ライナーはゴムタイヤで走行しているため、積雪や凍結時にスリップする可能性が高く、積雪等が見込まれる場合などはその対策を強化しています。具体的には、早期の融雪剤散布や手動運転による警戒運転などを行います。



【2000 形車両除雪ブラシ】

### (3) 地震・津波対策

地震が発生した場合、ポートアイランド線の中埠頭駅前本社ビル、六甲アイランド線の南魚崎駅に設置した地震計により震度を計測し、震度 5 以上で運行管理システムが自動で列車の非常停止を行います。この場合、軌道等の安全確認を実施した後でなければ運転を再開いたしません。また、緊急地震速報システムで、気象庁から配信される緊急地震速報を受信し、予測震度 5 以上の場合は、警報が鳴動するとともに、司令所の係員が列車の非常停止を行い、車内放送を実施いたします。

なお、東日本大震災の教訓を将来の安全・安心に結びつけるため、地震・津波対策の見直しを行うとともに、体制強化策を検討してまいります。

緊急地震速報とは、気象庁が配信する地震速報であり、全国に設置された地震計で初期微動（P 波）を検知すると、直ちに震源位置や発生時刻・マグニチュードを推定し、任意の地点の主要動（S 波）の到達時間・予測震度を知らせるものです。



【緊急地震速報システム】

== 橋脚などの耐震補強 ==

阪神大震災により、橋脚の一部が損壊するなど多大な被害を受けましたが、その後、より新しい耐震基準による橋脚の耐震補強や落橋防止対策を講じました。



【耐震補強工事風景】

### (4) テロ・火災対策

テロの未然防止策として、監視カメラの警戒表示や、不審物発見時の啓発放送（車内・駅構内）を実施しています。また、警戒が必要と認められた場合は、駅係員による巡回強化、ゴミ箱、コインロッカーの使用中止など対策を強化しています。

また、全ての駅構内に火災報知機及び消火器を設置しており、駅構内で火災が発生すると、司令所へ報知され、直ちに司令所から駅係員の派遣や消防への通報を行います。なお、列車の車内設備は不燃材もしくは難燃材を使用しており、燃えにくい構造となっております。



【屋内消火栓】

## IV. 神戸新交通の安全設備

ポートライナー・六甲ライナーは、自動列車制御装置(ATC)にバックアップされた自動列車運転装置(ATO)による自動運転を行っています。これを支える総合管理システムは、運行管理・電力管理・駅務管理・防災監視の各設備から構成されており、各路線の司令所にて一元的に管理しています。また、運行の安全を確保するための信号保安設備(自動列車制御装置等)、保安通信設備(列車無線等)や各駅のホームドア設備、お客さまの安全を確保するための駅保安設備(非常停止ボタン、インターホン等)および列車・駅設備などへの電力を供給する電気設備など数多くの設備を備えています。



### 1. 線路構造

当社は、全線が専用高架軌道となっています。このため、鉄道運転事故の大半を占める踏切道での列車と車の衝突などの事故は発生いたしません。また、高架構造であることに加え、駅にはホームドア・ホームスクリーンを設置し、人が誤って線路に侵入することがない構造となっていることから、今までお客さまと列車の接触などの事故も発生しておりません。



### 2. 自動列車制御装置

自動列車制御装置は、先行列車に追突することがないように先行列車との間隔を保ったり、カーブで速度オーバーしないようブレーキをかけたりする機能を有しています。また、万一、列車が制限速度を超えようとした場合でも、自動的にブレーキがかかり制限速度まで減速します。このように、自動列車制御装置は、安全に列車の運転を行うためには必要不可欠な設備です。

### 3. 運行管理システム

列車の位置、列車が走行中か停止中かなどの列車の状態、ホームドアが閉まっているかなどの設備の状態を一括で管理しているのが、運行管理システムのコンピューターです。また、このコンピューターと自動列車運転装置が、列車の行先、出発や停止などの情報のやりとりを行い、安全に自動運転を行うよう制御しています。



【ポートアイランド線総合司令所】



【六甲アイランド線運輸司令所】

#### 4. ホームドア

線路への転落を防止するため、全駅のプラットフォームがガラススクリーンによる閉鎖された構造となっており、また、列車の乗降部にはホームドアを設けています。このホームドアは、列車ドアと連動して開閉し、全てのホームドアと列車ドアが完全に閉まらない限り列車は発車しません。なお、ホームドアにお客さまが挟まれた場合には、再びドアが開くしくみになっています。



【ホームドアと列車ドア】

#### 5. 監視カメラ

全駅のホーム、コンコースに監視カメラを設置し、お客さまに安心して乗降いただけるようにしています。また、このカメラの映像は常時録画しており、防犯カメラとしても活用しています。なお、平成20年3月より、鉄道テロに対する抑止効果を高めるため、監視カメラ監視強化ステッカーを貼り付けています。



【監視カメラ】

#### 6. 非常停止ボタン

緊急時に備え、車内及び全駅のホームドア横に非常停止ボタンを設置しています。車内のボタンを押すと直ちに非常ブレーキが作動し、司令員が安全を確認した後でなければブレーキを解除できません。また、ホームドア横のボタンを操作すると、列車は非常停止します。



【駅非常停止ボタン】

## 7. 連絡電話とインターホン

お客さまのお問い合わせなどにお答えするため、六甲ライナー車内および駅ホームには連絡電話を、ポートライナー車内および改札機・券売機付近にはインターホンを設置しています。これらは全て司令所につながります。



【車内のインターホン】



【券売機間に設置したインターホン】



【ホームの連絡電話】

## V. 安全管理の取り組み

### 1. 平成 23 年度安全重点施策

平成 23 年度の安全管理に関する取り組みを進めるにあたり、経営トップによる見直しを実施し、昨年度に引き続き、ハード・ソフトを含めた安全対策の充実に取り組むことを目標として掲げました。これを受けて、安全推進実行委員会では、輸送の安全の確保に関する目標である「安全重点施策」および「安全重点施策達成のための各課取り組み」の見直しを行い、新たな目標を設定いたしました。今年度も安全目標である『ヒューマンエラーによる輸送障害発生ゼロ件』を目指し、輸送の安全の確保に全力で取り組みます。

### 安全への決意

当社は、「お客さまを第一に、安全で快適な時間と空間を提供する」との理念のもと、輸送の安全確保に向けた取り組みを積極的に推進してきました。また、平成 18 年度の運輸安全マネジメント制度導入以降、「基本動作の励行」を徹底するとともに、「事故の芽」を摘むためのヒヤリハット申告の促進やシステムの安全性の確保にも努めてきました。この結果、ヒューマンエラーなどの不安全事象も年々減少し、また、運輸安全マネジメント評価でも一定の評価をいただくなど、着実にその成果が現れています。これも、全社一体となり「お客さま第一・安全最優先」に真摯に取り組んできた結果であると確信しております。

しかし、「安全」の取り組みに終わりはありません。永遠のテーマとして不断に追求すべきものであり、今後とも、運輸安全マネジメントの一層の浸透・定着に向けた取り組みを進めていく必要があります。そのためにも、PDCA サイクルを適切に機能させ、安全の取り組みを繰り返しながら徐々にスパイラルアップさせることで、ハード・ソフトを含めた

安全対策を充実させていくことが重要です。さらに、それを実現していく上で根底となる「安全」に対する「思い」を高めていくことも非常に大切です。社内の情報共有化の推進、コミュニケーションの徹底などを図ることによって、この「思い」を高め、「安全」への取り組みに向けた積極的な行動へと展開していかなければなりません。

今日まで積み上げられてきた「安全」は、諸先輩方の苦勞や苦い経験の賜物であります。その意思を受け継ぎ、今後 50 年、100 年と「安全」を築き上げていかなければなりません。そのためには、「お客さま第一・安全最優先」の強い意思を皆が持ち続けることは勿論、ポートライナー開業 30 周年を迎える記念すべき平成 22 年度を「安全」への新たな出発となる年度にしようではありませんか。

社員皆さんにおかれては、決意を新たに、取り組んでいただきたいと思っております。私も最高責任者として、皆さんとの思いを一つにし、さらなる輸送の安全確保に向けて取り組むことを約束いたします。

平成 22 年 4 月 1 日

神戸新交通株式会社

代表取締役社長

佐俣 千載

【安全重点施策】

- 「安全確認の浸透」
- 「事故の芽申告の定着化」

【各課取り組み】

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>□司令課／目的意識をもった基本動作の励行<br/>事故の芽申告が行いやすい職場形成</li> <li>□運輸課／指差喚呼による確実な安全確認の実行<br/>情報伝達の充実</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>□施設課／請負業者に対する教育・指導の徹底<br/>ヒヤリハット申告の定着化</li> <li>□電気課／安全基本動作の習慣化<br/>隠れた事故の芽の顕在化</li> <li>□車両課／意識、目的を持った安全行動<br/>事故の芽の気付きと改善</li> </ul> |
|---|---|

2. 社長・安全統括管理者等による現場査察

安全に関する教育訓練年間計画に基づき実施している教育・訓練について、経営トップ、安全統括管理者等による現場査察を年4回実施し、安全管理の取り組み状況を確認し、その有効性・効果を把握するとともに、必要に応じ、内容等の見直し・改善を図っています。



【現場査察風景】

3. 社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会

運輸安全マネジメントの取組開始以降、現場係員が経営トップに直接生の声を伝える場として、また、経営トップが安全に対する考えを直接伝える場として、社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会を開催しています。懇談会は、交通安全運動等の運動期間中、部門毎に年5回開催し、安全に対する意識、職場の問題点などに関して、意見交換を行っています。現場係員からは、輸送安全や安全衛生などに関する多くの意見が出され、経営トップは現場の声を安全対策につなげるなど、その効果を発揮しています。



【定期懇談会風景】

## 4. ヒヤリハット申告制度

安全目標に掲げた「ヒューマンエラーによる輸送障害発生ゼロ件」を達成するためには、ヒヤリハットなどの不安全事象についてもできるだけ早期に把握し、事故の芽を未然に排除していくことが大切だと考えています。このため、係員が作業中に危険を感じたヒヤリハット事案などを、安全管理担当セクションに直接、また匿名でも通報できるよう、ヒヤリハット申告制度を設けています。



平成 19 年度にヒヤリハットを申告しやすい環境を構築するため、各職場へヒヤリハット体験報告箱を設置し、平成 21 年度からは、会社経営に関する提案や意見、コンプライアンスに関する報告および相談も可能とし、受付内容を拡大しております。

また、『事故の芽』の申告を促進していくため、社員の申告に対する抵抗感を緩和し、申告制度をより身近なものとするための施策として、報奨制度を設けています。



【「事故の芽」改善シート】

## 5. 安全ニュースの発行

社員に安全管理の取り組みを周知するとともに、ヒューマンエラーなど不安全事象についての情報の共有化を図るため、定期的に「安全ニュース」を発行しています。



【安全ニュース】

## 6. 教育・訓練

当社では、輸送の安全に係る教育訓練年間計画を策定し、輸送の安全の水準を維持するとともに、向上させるための取り組みを実施しています。

### (1) 安全教育研修会

年に 1 回、外部講師を招いた安全教育研修会を開催し、社員の安全意識の高揚、ヒューマンエラーなどの不安全事象の情報共有化を図っています。

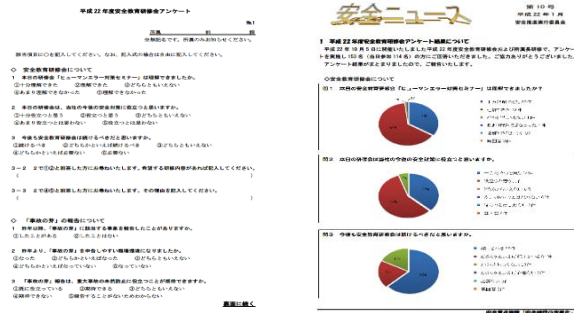


【安全教育研修会風景】



## (2) 安全意識調査

安全研修会終了後に、社員の安全に対する意識等を確認するためのアンケート調査を行っています。結果は、各課長へ通知するとともに、各課長は所属課員が「安全に対してどのように感じているか」、「安全管理の取組に不足している点は何か」などの実態をアンケート結果から把握し、対策を検討するなど、各課における安全対策の向上に役立てるほか、翌年度の安全重点施策の策定の基礎としても活用しています。



【安全意識アンケートおよびアンケート結果】

## (3) 緊急時対応訓練

鉄道・軌道においては、事故や災害、テロなど、様々な危機が発生しており、いざというときのために、社員一人ひとりが安全に対する意識をもって重大事故等への対応能力を備えておくことが大切です。当社では、輸送の安全に係る教育訓練計画に基づき、所属ごとに緊急時対応訓練を随時行い、不測の事態に備えています。

平成23年1月には、六甲アイランド線における車両故障を想定した訓練を実施し、初動対応の確認および車両故障の早期復旧、事故防止意欲の高揚を目的とした実設訓練を実施いたしました。



【故障列車と連結するため、救援列車に合図を送る係員の様子】



【故障列車と救援列車の連結】



【検車区員が列車に乗り込む様子】

## (4) 操縦員の技能維持・向上

通常は、運行管理システムのコンピューターと自動列車運転装置による自動運転を行っています。コンピューターなどにトラブルが発生した場合、操縦員による手動運転を行います。そのため、年間訓練計画を策定し、操縦員の教育・訓練を行い、知識・技能の維持・向上を図っています。



【手動運転訓練の様子】

## 7. 安全に関する現場等の取り組み

現場の会議やヒヤリハット申告書などによって集められた安全に関する情報は、自らの職場において、原因・対策などを検討するとともに、その内容を安全推進実行委員会に提出します。それを受けて、安全推進実行委員会では、対策について議論するとともに、決定された内容は、管理者から現場へフィードバックされます。なお、直接関わりのない部署へも情報提供を行い、それぞれの職場会議などで「同様の事象が自分の職場で発生したら」との想定で議論を深めています。



【職場会議風景】

次に、労働安全衛生の視点からは、「安全はすべての事柄に優先する」ことを社員一人一人が心に刻み込み、些細な事柄でも全社員が情報を共有する取り組みを推進しています。「危険は、芽が出ないうちに摘み取る」をモットーに、輸送に直接関わらない部門においても、定例的に労働安全衛生上の問題把握に努め、より快適な職場環境の構築を目指しています。

快適、かつ風通しの良い職場環境を土台に、更なる安全性向上に繋げてまいります。

## 8. 安全啓発活動

平成20年度より、7月の安全運転推進運動期間中に、当社の安全への取り組みや駆け込み乗車禁止、不審物発見時のご協力、マナー向上等にご理解いただくため、啓発内容を印刷したノベルティグッズを配布して、皆さまにご理解とご協力をお願いしています。



【ノベルティグッズ（ウェットティッシュ）】



【安全啓発活動風景】

## 9. アルコール検知器の活用について

飲酒運転が大きな社会問題となっており、運輸業に携わる事業者として、飲酒に関するチェック体制の強化を図るため、アルコール検知器を活用しています。



【乗務点呼でのアルコールチェック】

## 10. 平成 22 年度の安全管理に関する主な活動

- ◆安全推進委員会（定例 12 回、臨時 2 回開催）
- ◆安全推進実行委員会（定例 24 回、臨時 1 回開催）
- ◆社長・安全統括管理者及び現場係員による定期懇談会  
5 回開催（4 月 電気課、7 月 施設課、9 月 車両課、12 月 運輸課、1 月 司令課）
- ◆安全運転推進運動に伴う社長・常務・安全統括管理者・運輸技術部長査察（7 月）
- ◆年末年始安全総点検に伴う社長・専務・安全統括管理者・運輸技術部長査察（12 月）
- ◆春・秋の全国交通安全運動に伴う社長・安全統括管理者・運輸技術部長査察（4 月、9 月）
- ◆安全啓発活動（7 月）
- ◆2010 年鉄道安全報告書公表（8 月）
- ◆安全教育研修会（10 月）
- ◆安全管理内部監査（11 月）
- ◆重大事故等を想定した訓練（1 月）

## 11. 運輸安全マネジメント評価

「運輸安全マネジメント評価」は、事業者の安全管理体制が適切に構築され、それがシステムとして適切に機能しているかどうかについて、「安全管理規程に係るガイドライン」に規定されている 14 項目に基づき評価し、その取り組みを一層促進させるため、改善方策について助言等を行う制度です。

当社は、平成 20 年 9 月 10 日に近畿運輸局による「運輸安全マネジメント評価」を初めて受け、経営トップおよび安全統括管理者のインタビュー、安全管理に関する文書、記録等の確認が実施されました。総評として、「経営トップが明確なリーダーシップを発揮し、安全管理体制の維持向上に向け、主体的に関与している。」との一定の評価を受けました。今後も、より一層の安全管理体制の充実・強化に向け、さらに取り組みを強化してまいります。

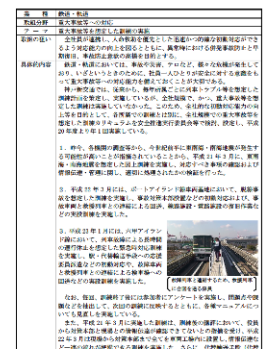
## 12. 運輸安全取組事例

国土交通省では、運輸事業者において安全性が向上した事例、取組に苦慮した事例等を、「運輸安全取組事例」として周知・公表しています。

平成 23 年 8 月 1 日に、当社の運輸安全取組事例（3 項目）が国土交通省ホームページ（<http://www.mlit.go.jp/>）に取り上げられました。

### ■掲載内容

- ◇重大事故等を想定した訓練の実施
- ◇経営トップと現場間における情報共有の取組
- ◇事故等発生時の社員対応マニュアル（必携）の整備



【公表された運輸安全取組事例】

## VI. 輸送の安全の実態

### 1. 鉄道運転事故・インシデント・輸送障害

過去 5 年間の発生状況は次のとおりです。なお、インシデントおよび輸送障害に対する再発防止策は実施済みです。

	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度
鉄道運転事故	0	0	0	0	0
インシデント	0	0	0	0	1
輸送障害	3	1	0	0	2

※鉄道運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故、鉄道物損事故の 7 種類をいいます。

※インシデントとは、鉄道運転事故等が発生するおそれのある事態をいいます。

※輸送障害とは、鉄道運転事故以外で鉄道輸送に障害を生じた事態（30 分以上の遅延が発生したものの）をいいます。

#### (1) インシデント

■日時：平成 22 年 7 月 5 日 16 時 39 分

■場所：ポートアイランド線車両基地

■状況：車両基地において遠隔操作による車両の機能確認時に、同時に実施してはならない二つの制御（進行方向を切替える制御とバックさせる制御）を誤って出力したことに起因し、本来進行する方向と逆の方向に進行し、分岐器を損傷しました。

■原因：車両基地内で列車を転線する際、係員が誤った操作を行い、また制御ソフトにも不備があり、これをカバーできなかったことから、逆方向に進行しました。（なお、本線では制御システムが異なるため、逆方向に進行することはありません。）

■再発防止策：車両で不備のあった制御ソフトの改修を行うとともに、制御確認において誤った操作を防止するため、操作画面の改修についても実施いたしました。また、日常作業全般におけるヒューマンエラーを防止する観点から、フォローアップ確認について、継続し実施しています。

(2) 輸送障害

①

■日時：平成 22 年 4 月 16 日 8 時 27 分

■場所：市民病院前（現みなとじま）駅 2 番線～中公園 2 番線間

■状況：先行列車との接近に伴い信号待ちしていた列車が、青信号に変わったにもかかわらず再出発せず、司令所から出発の指示を出したが動かなかったため、係員を派遣し手動運転により中公園駅まで運転し、中公園駅でお客さま扱いを中止しました。

■原因：ATC 停止信号により停止した場所が、地上に敷設されたループ線（列車と信号等の情報をやりとりするケーブル）の撚架点（雑音消去の目的でケーブルをねじっている地点で信号レベルの低い地点）であったため、列車が青信号を受けることができず、出発しませんでした。

■再発防止策：当該撚架点の場所を移設するとともに、撚架点上で停止する可能性のある他の箇所についても移設を行いました。

②

■日時：平成 22 年 12 月 3 日 13 時 21 分

■場所：ポートアイランド南（現京コンピュータ前）駅 2 番線～神戸空港駅 2 番線間

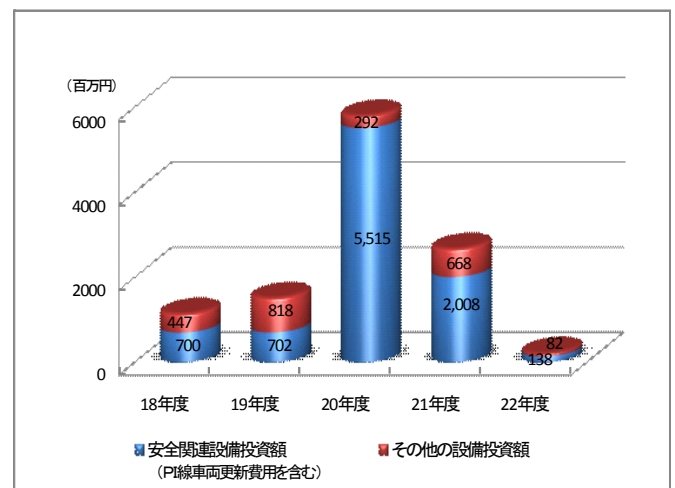
■状況：発達した低気圧の影響により強風を報知したため、速度規制や部分運休を実施しました。

Ⅶ. 安全関連設備への投資実績

鉄道事業に関する設備に関して、安全性の維持向上を図るため、設備ごとに詳細な投資計画を策定し、老朽化等に伴う取替えや機能向上を図るための改修などを行っております。

平成 22 年度は、設備投資が比較的少ない年度ではありましたが、鉄道事業設備投資として 220 百万円の投資を行いました。その内、変電設備更新工事・自動案内放送装置更新など老朽設備取替に 104 百万円、車両基地・六甲島検車場の防犯カメラ新設工事など保安・

防災対策に 2 百万円、1000 形車両用運転状況記録装置・1000 形車両用蓄電池更新など車両・その他に 32 百万円、計 138 百万円を安全設備投資に充て、安全性の維持・向上を図りました。



## 安全関連設備投資額

(単位：百万円)

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度
安全関連設備投資額	700	702	5,515	2,008	138
(内PI線車両更新費用)			(5,253)	(1,751)	
その他の設備投資額	447	818	292	668	82
鉄道事業設備投資総額	1,147	1,520	5,807	2,676	220
比率	61%	46%	95%	75%	63%

### 1. 新型車両の導入

ポートアイランド線の車両は、平成20年4月より2か年で2000形車両へ更新いたしました。その安全設備投資額の総額は7,004百万円(20年度は5,253百万円)でした。



### 2. 運転状況記録装置の新設

鉄道に関する技術上の基準を定める省令で定められている列車の運転状況を記録する装置を、六甲アイランド線1000形車両全てに新設いたしました。運転状況記録装置とは、事故等発生時の事後要因解析のため、列車情報管理装置において、時間・速度・位置・力行指令・ブレーキ指令・自動列車制御装置(ATC)の動作等の情報を記録する装置です。

なお、ポートアイランド線2000形車両には搭載されております。



【運転状況記録装置】

## VIII. その他の取り組み

### 1. 市民救命士講習

お客さまに安全・安心を提供するため、毎年、市民救命士の認定講習を受講し、輸送に関わる係員はもちろんのこと、役員を含む社員のほぼ全員が、市民救命士の認定を受けています。



【市民救命士講習風景】

## 2. サービス介助士資格の取得

バリアフリー等、ハード面の整備に取り組むとともに、「おもてなしの心」と「正しい介助技術」を学び、お年寄りや身体に障害のあるお客さまに、安心・安全なサービスを提供するため、サービス介助士資格の取得を進めています。電車をご利用の際は、駅係員またはインターホンでお気軽にお声掛けください。

## 3. まちかど救急ステーション「AED（自動体外式除細動器）」

AEDとは、心臓の心室が小刻みに震えることにより、脳や体に血液を送り出すことができなくなる心室細動の状態のとき、心臓に電氣的刺激を与え、正しいリズムを取り戻させるものです。

当社では、お客さまの命をお預かりする交通事業者として、お客さまが駅舎内で倒れた場合など、救急車の出動を依頼するとともに、救急車到着までの間、救命活動を行うために有効なAEDをポートライナー三宮駅・みなとじま（キャンパス前）駅・医療センター駅（市民病院前）・神戸空港駅、六甲ライナー住吉駅・アイランドセンター（ファッションコート前）駅の6駅に設置しています。



## 4. こども110番の駅

子どもたちを危険から守るため、各自治体等で実施している「こども110番の家」の鉄道バージョン「こども110番の駅」の標示をポートライナー三宮駅、六甲ライナー住吉駅・アイランドセンター（ファッションコート前）駅で掲げ、より安心してご利用いただけるよう取り組んでいます。



【ステッカー】



【ポスター】

## Ⅸ. ご利用のお客さまへのご協力のお願い

### 1. 不審物発見時のお願い

駅構内や車内で不審物を発見した場合は、絶対に手を触れず、お近くの連絡電話やインターホン、または、最寄り駅の係員にご連絡いただきますようお願いいたします。



### 2. 駆け込み乗車防止のお願い

発車間際の駆け込み乗車は、転倒事故につながるだけでなく、列車の遅れの原因となります。列車の安全運行、定時運行にご協力ください。



### 3. 戸袋詰め防止のお願い

列車の扉が開く際、戸袋に手や指を引き込まれる恐れがあります。特に、小さいお子様をお連れのお客さまは、扉に手を触れないようご注意ください。

### 4. 乗車マナーに関するお願い

車内には優先座席を設けております。お年寄り、身体の不自由な方や赤ちゃんのおられる方に席をお譲りください。

優先座席付近では、携帯電話の電源をお切りいただき、優先座席以外では携帯電話をマナーモードに設定のうえ、通話をご遠慮ください。

車内でのヘッドホンの音漏れや大声での会話は、他のお客さまのご迷惑となりますので、おやめください。

皆さまのご協力をお願いいたします。



### 5. オフピーク乗車にご協力ください

ポートライナーでは、混雑緩和のため、朝7時～9時の間、車内補助シートの使用を中止しております。また、これ以外の時間帯でも、混雑時はご使用をお控えくださいますようお願いいたします。





## X. お客さま・地域の皆さまの声

当社では、お客さまサービスの向上に迅速に取り組むため、お客さまからのご意見、ご要望をお受けする窓口として、三宮駅、住吉駅・アイランドセンター（ファッションモール前）駅に「ご意見箱」を設置し、ホームページ(<http://www.knt-liner.co.jp/>)内にもご意見等をE-mail でお送りいただく専用フォームを設けています。

平成 22 年度にいただいたお客さまからのご意見、ご要望の総件数は 71 件でした。

今後も、お客さまからご意見・ご要望をいただいた場合には、直ちに状況を確認するとともに、必要に応じて係員への指導や安全対策を行い、また、ご意見の内容によりましては、お客さまへ対策の結果をお知らせするなど、お客さま・地域の皆さまの声に対して、迅速にお応えするよう努めてまいります。



## XI. 安全報告書へのご意見募集

安全報告書のご感想、当社の安全に対する取り組みへのご意見をお寄せください。

### 【ご連絡先】

総務部 総務課

月～金（年末年始、祝日除く）8時30分～17時15分

Tel078-302-2500 Fax078-302-4504

E-Mail [info@knt-liner.co.jp](mailto:info@knt-liner.co.jp)